



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

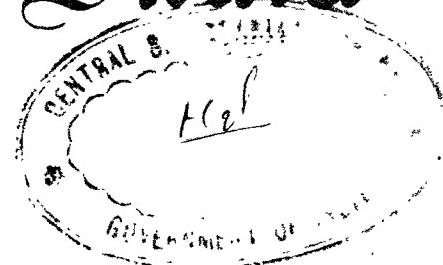
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 264]

नई दिल्ली, शुक्रवार, सितम्बर 28, 2001/आश्विन 6, 1923

No. 264]

NEW DELHI, FRIDAY, SEPTEMBER 28, 2001/ASVINA 6, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 सितम्बर, 2001

सं. टीएमपी/20/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास में जेडी-IV बर्थ की लाइसेंसिंग से संबंधित मै. ए.सी.टी. इंडिया के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/29/2001-सीएचपीटी

आवेदक

मै.0 एसीटी इंडिया

बनाम

प्रत्यर्थी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

आदेश

(अगस्त, 2001 के 30 वें दिन प्रारित)

यह मामला 4 जून, 1998 से 20 वर्ष की अवधि के लिए पारगमन शेड और इसके बैंक-अप क्षेत्र सहित जेडी-IV वर्थ ए.सी.टी. लाइसेंसिंग के लिए उनके और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के बीच हुए करार से संबंधित कुछ मुद्दों के बारे में मै.0 एसीटी इंडिया द्वारा टिए गए अभ्यावेदन न संबंधित है।

2. मै.0 एसीटी इंडिया ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बाते कही हैं:-

- (i) करार के अनुसार, लाइसेसधारी वर्थ किराया प्रभारों के अतिरिक्त, लाइसेसधारी एक दिन के औसत वर्थ किराया प्रभारों के बराबर अथवा वर्थ में जलयान के ठहराव के वर्थ किराया प्रभारों के 25%, इसमें से जो भी अधिक हो, वर्थ आरक्षण प्रभार अदा करेगा।

- (ii) यह शुल्क प्रत्येक वर्ष के शुरू होने से पहले अग्रिम रूप से देय होगा।
- (iii) प्रचालन के प्रथम वर्ष के दौरान सीएचपीटी ने उन्हें वर्थ आरक्षण योजना प्रभारों के रूप में वर्थ किराया प्रभारों का 25% भेजने के लिए कहा था। परंतु, प्रचालन के द्वितीय और तृतीय वर्ष के दौरान सीएचपीटी ने भूतल परिवहन मंत्रालय (एमओएसटी) से प्राप्त सूचना को उद्घृत करते हुए करार की शर्तों के विपरीत उन्हें वर्थ आरक्षण प्रभारों के रूप में वर्थ किराया प्रभारों का 50% भेजने के लिए कहा।
- (iv) टीएएमपी ने अपने 22 मार्च, 2000 के आदेश द्वारा उल्लेख किया कि एमओएसटी की सूचना के बावजूद वर्थ आरक्षण प्रभार वर्थ किराया प्रभारों का केवल 25% वसूल किया जाएगा।
- (v) टीएएमपी से अनुरोध है कि वह सीएचपीटी को वर्थ आरक्षण प्रभार वर्थ किराया प्रभारों का 25% रखने के लिए आवश्यक मध्यबत आदेश पारित करे।
- (vi) टीएएमपी को भी इस मुद्दे पर विचार करना चाहिए कि ऐसे वर्थ आरक्षण प्रभार निविदा प्रक्रिया के माध्यम से लाइसेस प्राप्त वर्थों के लिए स्वीकार्य है अथवा नहीं। निविदा दस्तावेज में वर्थ आरक्षण प्रभारों के भुगतान के बारे में कुछ नहीं कहा गया है। इसमें केवल मात्रा वचनबद्धता और लाइसेस शुल्क के भुगतान के बारे में कहा गया है। वर्थ आरक्षण प्रभारों को अदा करने के इस बहुत प्रश्न के संबंध में टीएएमपी का आदेश अपेक्षित है।
- (vii) करार की शर्तों के अनुसार, करार की अनुसूची-I में यथा उल्लिखित सम्पूर्ण पारगमन शेड, जेडी-V शेडों के दोनों तरफ प्रथम तल को छोड़कर, और जेडी V शेड वर्थ से जुड़ा इसका वैक-अप क्षेत्र लाइसेसधारी को कार्गो के भंडारण और प्रहस्तन के लिए उनके दरों के मान के अनुसार भुगतान किए जाने वाले लाइसेस शुल्क पर उपलब्ध कराया जाएगा।
- (viii) एस्बेस्टोस सीमेट चालर की छत वाली जेडी V वर्थ के समीपवर्ती क्षेत्र के लिए दरों के मान में विनिर्दिष्ट दरों से अधिक किराया वसूल किया जाता है जो इस प्रकार है :-

क्र. सं.	स्थान	क्षेत्र (वर्ग मीटर में)	करार के अनुसार	किराया प्रभार दरों के मान के अनुसार
1.	एस्बेस्टोस रीमेंट चालर की छत वाला शेड क्षेत्र	3941	60/- रुपए	30/- रुपए
2.	एस्बेस्टोस सीमेट चालर की छत वाला प्लेटफार्म	701	30/- रुपए	20/- रुपए

- (ix) हमारे विभिन्न अनुरोधों के बावजूद इस अधिक वसूली में कोई सुधार नहीं किया गया है। सीएचपीटी ने हमें उपर्युक्त आधार पर प्रचालन के दूसरे और तीसरे वर्ष के लिए भंडारण प्रभार भेजने के लिए कहा है।
- (x) करारों में प्रावधान किया गया है कि (26 फरवरी, 1998 के करार का पृष्ठ 12, अनुच्छेद III, खंड 1) जब भी तीन वर्षों में एक बार दरों के मान से रांशोधन किया जाएगा तो हमें लाइसेस पर दिए गए क्षेत्र के लिए वही दरें लागू होंगी।
- (xi) हालांकि हम 10 अप्रैल, 2000 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित टीएएमपी के 22 मार्च, 2000 के आदेश के अनुसार (तत्समय) प्रचलित दरों पर पट्टा किराये में 100% वृद्धि के लिए सहमत हैं तथापि हम टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि वह सीएचपीटी को और दरों के मान के अनुसार पट्टा किराया के आधार पर संशोधन करने और हमारे वसूल किया गया अधिक धन वापस करने का आवश्यक आदेश पारित करे।

3. मै0 एसीटी इंडिया के अभ्यावेदन की पति सीएचपीटी और पत्तन प्रयोक्ताओं की सभी संबंधित प्रतिनिधि संस्थाओं को टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है -

मद्रास चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)

- (i) सीएचपीटी द्वारा वसूल किए जा रहे वर्थ आरक्षण प्रभार पक्षों के बीच हुए करार के अनुरूप हैं और जब तक इस करार की शर्त पूरी करेंगे तब तक आवेदक किए गए करार के अनुसार भुगतान करने के लिए वचनबद्ध हैं।
- (ii) आवेदक वास्तव में वर्थ आरक्षणों संबंधी लगाए गए अतिरिक्त प्रभारों की लागत को अपने ग्राहकों पर डाल रहा है।
- (iii) एननार पत्तन के संक्रियक प्रचालन से, टीएनईबी के लिए जाने वाले वर्थ को यत्ने की तुलना में चंग्रई पत्तन न्यास के जेडी में इस समय प्रभार किए जा रहे कार्गो की वहुत बड़ी राशि नए पत्तन को चली जाएगी। हालांकि इस विकास के परिणाम के

बारे में जब आवेदक की चिंताएँ विचारणीय हैं तथापि हमारा यह मत है कि वह इस हानि की पूर्ति के लिए प्रतिस्थापन कार्गो की मॉग कर सकता है और इससे लाइसेसशुल्क दर्दी के राजस्व स्तरों को बनाए रखा जा सकता है।

- (iv) भंडारण क्षेत्रों के संबंध में, हमारी स्थिति यह है कि सीएचपीटी द्वारा वसूल की जा रही दरें वार्तव में दोनों पक्षों के बीच हुए करार के अनुरूप हैं। अतः तदनुसार विचार किया जाना चाहिए।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) एननोर पत्तन के चालू हाने के पश्चात, सीएचपीटी कोयले आदि जैसा मुख्य बल्क कार्गो खो देगा। हालांकि जेडी V की लाइसेंसिंग के लिए निविदा मंगवाने के समय यह विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि कोयला एननोर पत्तन की ओर विपरित हो जाएगा। वर्तमान परिस्थितियों पर विचार करते हुए, निकटवर्ती पत्तन से कोयले से भिन्न कार्गों को आकर्षित करने के लिए दरों में विभिन्न रियायतें दिए जाने की आवश्यकता है।
- (ii) इस संकटकाल में, बर्थ आरक्षण प्रभारों को बढ़ाकर 50% करना उचित नहीं है। केवल 25% बर्थ आरक्षण प्रभार वसूल करने के लिए टीएएमपी द्वारा निर्धारित दरों का हम प्रौद्योगिक समर्थन करते हैं और यह सर्वथा उचित है।
- (iii) भंडारण प्रभारों के संबंध में, एसीटी इंडिया 10 अप्रैल, 2000 को अंगिरूपित टीएएमपी के आदेश के अनुसार पट्टा किराये में वर्तमान दरों के मान से 100% वृद्धि के लिए सहमत है।
- (iv) जेडी I बर्थ के लिए भी दूसरे पक्ष के साथ ऐसा ही न्याय किया गया है और टीएएमपी द्वारा लिया गया निर्णय उनपर भी लागू किया जाएगा।

चेन्नई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए)

- (i) 26 फरवरी, 1998 को किए गए करार के दिन किराया प्रभार के लिए निर्धारित दरों का मान 30/- रुपए प्रति वर्ग मीटर था।
- (ii) इस तथ्य को जानते हुए कि किराया प्रभार 30/- रुपए प्रति वर्ग मीटर था, लाइसेसधारी ने 60/- रुपए प्रति वर्ग मीटर किराये पर करार किया है। मै0 एसीटी इंडिया को करार करते समय दरों के मान और उन पर लागू दर के बीच विसंगति का उल्लेख करना चाहिए।
- (iii) करार करने के समय के बाजाय, एक वर्ष से अधिक समय बीत जाने लाइसेसधारी ने पत्तन को सीएचपीटी की दरों के मान का उल्लेख करते हुए 24 फरवरी, 1999 को पत्र लिखा था।
- (iv) वर्तमान अनुरोध पूर्वव्यापी आधार पर प्रभारों को समाप्त करने के लिए है। यह मान भी लिया जाए कि प्रभार पूर्वव्यापी आधार पर समाप्त कर दिए जाते हैं तो भी यह लाभ प्रयोक्ता को ही मिलना चाहिए। अन्यथा यह लाइसेसधारी के लिए अनुचित वृद्धि हो जाएगी।
- (v) यदि टीएएमपी पूर्वव्यापी आधार पर प्रभारों को समाप्त करने का निर्णय करता है तो यह सुनिश्चित करने के लिए कि यह लाभ प्रयोक्ता को मिलेगा, उपयुक्त उपबंध अवश्य शामिल किया जाए।

हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ कॉमर्स (एचसीसी)

- (i) इस करार का प्रारूप ठीक प्रकार से तैयार नहीं किया गया है। इसमें बहुत-से खड़ों की पुनर्जीवन हुई है।
- (ii) निविदा आमंत्रण सूचना में किसी बर्थ आरक्षण प्रभार के बारे में नहीं बताया गया है। इसमें केवल लाइसेस शुल्क के बारे में उल्लेख किया गया है, जोकि करार में शामिल है।
- (iii) यह समझ से बाहर है कि बर्थ आरक्षण शुल्क को करार में कैसे रखा गया, जबकि यह निविदा शर्तों का हिस्सा नहीं था।
- (iv) करार से पता चलता है कि लाइसेसधारी ने 25% अतिरिक्त बर्थ आरक्षण प्रभार अदा करने के लिए सहमति व्यक्त की है। जब करार प्रभावी है तो इसमें 25% से अधिक की कोई भी वृद्धि कैसे की जा सकती है।
- (v) लाइसेस करार के अनुच्छेद-I¹¹ (ज) में बहुत स्पष्ट रूप से दर्शाया गया है कि दरों के मान के अनुसार लागू लाइसेस शुल्क की वसूली भंडारण भूमि के लिए होगी। यदि पत्तन निर्धारित और करार में यथा उल्लिखित दरों से अधिक वसूली कर रहा है तो इसमें संशोधन किया जाए और प्रभार केवल करार के अनुसार वसूल किए जाएं।

4. सीएचपीटी ने सूचित किया है कि सीएचपीटी 9 मई, 2001 को सीएचपीटी में जेडी I और जेडी V बर्थ की लाइसेंसिंग पर होने वाली संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित कारणों से उपरित्थित नहीं हो पाएगा :-

- (i) बर्थ आरक्षण प्रभारों को सरकार के 1-4-99 के पत्र सं. पीटी-11033/7/95-पीटी द्वारा सप्रेषित निदेशों के अनुसार 25% से बढ़ाकर 50% किया गया है।

सरकार ने अपने 15 फरवरी, 2001 के पत्र द्वारा स्पष्ट किया है कि अपेक्षित बर्थ आरक्षण प्रभार 8 मार्च, 1995 से केवल 50% की दर से यस्तु किए जाने अपेक्षित हैं और संबंधित निर्देश सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से जारी किए गए थे और उस समय तक टीएएमपी का गठन भी नहीं हुआ था। टीएएमपी को सरकार के आदेश को रद्द करने का कोई प्राधिकार नहीं है।

- (ii) भंडारण क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क सरकार के मार्गदर्शी सिद्धांतों और महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 49 (3) की शर्तों के अनुसार निर्धारित किया गया है।
- (iii) सीएचपीटी के जेडी I और जेडी V बर्थ की लाइसेंसिंग एक करार द्वारा की गई थी और लाइसेंसधारियों - मै0 एसीटी इंडिया और मै0 टी. अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी ने पूरी जाँच करने के पश्चात ही करार पर हस्ताक्षर किए थे। करार करने वाले पक्षों को करार पर हस्ताक्षर करने से पूर्य आपत्ति उठानी चाहिए थी। करार में शिखिन्न खंडों, अनुच्छेदों और निर्वचनों के अनुसार यह करार बर्थ आरक्षण प्रभारों और भंडारण प्रभारों के लिए सभी प्रकार से सही है।

5. पतन प्रयोक्ताओं की उपर्युक्त प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की एक प्रति सीएचपीटी और मै0 एसीटी इंडिया को प्रतिपूष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी।

6. इस बात के मद्देनज़र कि संलग्न मुद्दे वस्तुतः एक जैसे हैं, इस मामले को और मै0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी द्वारा प्रस्तुत अम्बायेदन से संबंधित मामले पर एक साथ विधार करने के लिए चुना गया था और 9 मई, 2001 को सीएचपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई थी। अपने पूर्य सूचित निर्णय के विपरीत, सीएचपीटी ने भी संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

मै0 एसीटी इंडिया

- (i) बर्थ आरक्षण प्रभार (बीआरसी) के संबंध में सीएचपीटी को करार का अनुपालन करना चाहिए। ये उस पर पूर्वव्यापी 25% के स्थान पर 50% की यसूली नहीं कर सकते।
- (ii) यदि बीआरसी में संशोधन किया जाता है तो हमे भुगतान करने के लिए कहा सकता है।
- (iii) इसमें संलग्न बाज़ा मुद्दा यह है कि निविदा आमंत्रण की सूचना में बीआरसी का उल्लेख नहीं किया गया। करार निविदा सूचना के विरुद्ध नहीं हो सकता।
- (iv) टीएएमपी बीआरसी निर्धारित कर सकता है। पूर्ववर्ती सरकारी आदेश टीएएमपी के प्राधिकार को सीमित नहीं कर सकते।
- (v) हमें आवंटित की गई भूमि के वर्गीकरण में एक त्रुटि है। हम इसका प्रयोग भंडारण के लिए करते हैं, कार्यालय स्थान के लिए नहीं। सीएचपीटी को अधिसूचित दरों के संदर्भ में दर में संशोधन करना चाहिए।
- (vi) पूर्वव्यापी संशोधन के लिए कोई गुंजाइश नहीं है। 25% से बढ़ाकर 50% करने से भारी वित्तीय बोझ पड़ेगा। हमें 50% वृद्धि के बारे में यदि जानकारी दी जाती तो संभवतः हम करार ही नहीं करते।
- (vii) करार में बीआरसी के बारे में विशेष उपबंध है। टीएएमपी के आदेश के माध्यम के बिना बीआरसी में संशोधन करने के बारे में कोई खंड नहीं है।
- (viii) नियिदा सूचना में कहा गया है कि सब कुछ दरों के मान के अनुसार होगा। सीएचपीटी आज कैसे कह सकता है कि कुछ विशेष दर लागू की गई थी।

मै0 अरुमई दुरई एण्ड कम्पनी

- (i) हम एसीटी इंडिया से पूर्णतः सहमत हैं।
- (ii) हम किसी विशेष बर्थ आरक्षण योजना के अधीन नहीं आते। कोई भी स्टीमर एजेंट बर्थ आरक्षित कराने के लिए 25% अदा कर सकता है। हम 20 वर्षीय लाइसेंसधारी हैं। हमारी किसी स्टीमर एजेंट से तुलना नहीं की जा सकती।
- (iii) करार में एक खंड में कहा गया है कि यदि वाणिज्यिक हित गंभीर रूप से प्रभावित होते हैं तो शर्तों को पुनः समायोजित करने के लिए दोनों पक्ष संयुक्त रूप से चर्चा कर सकते हैं। हम यह सुविधा चाहते हैं।
- (iv) भूमियों के वर्गीकरण के बारे में हमें भी ऐसी ही समस्या है। कृपया स्पष्ट करें और विधाद का समापान करें।

चेन्नई पतन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) बीआरसी करार में विशिष्ट उपबंध है। उस मुद्दे को दुबारा नहीं खोला जा सकता।
- (ii) 25% बीआरसी बढ़ाने के बारे में करार में भी एक उपबंध है। हमने पहले ही टीएएमपी को एक प्रस्ताव भेज रखा है।
- (iii) बीआरसी बढ़ाकर 50% करने के बारे में वर्ष 1995 में जारी सरकारी आदेश हमे प्राप्त नहीं हुआ था। 1999 में जब हमें अनुस्मारक प्राप्त हुआ तब हमने करवाई की।। सरकारी निदेश के संदर्भ में हमने इसे पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया है, हालांकि तब तक टीएएमपी अस्तित्व में आ चुका था।
- (iv) भूमि आवंटन की दर प्रत्येक करार में शिख-भिन्न है। संयुक्त रूप से सभी मामलों के लिए कोई भी अधिसूचित दर लागू नहीं की गई है।

- (v) यह जानबूझकर की गई पृथक व्यवस्था है। उन्होंने करार पर हस्ताक्षर किए थे। एक वर्ष बाद यह आपत्ति कर रहे हैं। इसकी इजाजत नहीं दी जाएगी।
- (vi) शिपिंग एजेंटों के लिए लघु अधिकारी की बीआर योजना है। मै0 एसीटी इंडिया/मै0 टी. अरुमई दुरई को बीआर सुविधा अधिकारी अधिकारी के लिए दी गई है। दोनों को बराबर नहीं माना जा सकता।

तमिल चैम्बर ऑफ कॉमर्स (टीसीसी)

- (i) ये विधिक मुद्दे अधिक हैं। टीएएमपी निर्णय करे।
- (ii) ये करार बर्थों के पूरे, नियमित उपयोग के लिए हैं। इस प्रकार की अचानक वृद्धियाँ ऐसी व्यवस्था को बढ़ावा नहीं देती। अन्यथा, आगे आने वाली जटिल परिस्थिति से निपटने के लिए मध्यस्थता करनी होगी।

7. आज ही प्राधिकरण ने 22 मार्च, 2000 के आदेश में बर्थ आरक्षण प्रभारों के बारे में की गई टिप्पणियों के संबंध में आदेश की समीक्षा के लिए सीएचपीटी द्वारा दायर याचिका से संबंधित मामले में एक आदेश पारित किया है। उस मामले में बर्थ आरक्षण प्रभार लागू बर्थ किराये के 25% पर स्थिर रखने और (तत्कालीन) भूतल परियहन मंत्रालय के आदेश से इसे बढ़ाकर 50% करने की इजाजत दिए जाने के बारे में (22 मार्च, 2000, के आदेश में) की गई पूर्व टिप्पणी में उल्लिखित कारणों से संशोधन करने का निर्णय पहले ही ले लिया गया है। ऐसी स्थिति में, बर्थ आरक्षण प्रभारों आदि पर निर्णय लेने की इस प्राधिकरण की क्षमता के बारे में सीएचपीटी की दलीलों पर इस मामले के हिस्से के रूप में दुश्वारा विचार नहीं किया गया है।

8. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में पहले दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) मै0 एसीटी इंडिया के साथ बर्थ आरक्षण योजना के अंतर्गत (जो 13 जुलाई, 1998 से प्रभावी है) 20 वर्षीय करार किया गया है।
- (ii) विशिष्ट करार में केवल 25% प्रीमियम के भुगतान के लिए एक उपबंध शामिल किया गया है। 8 मार्च, 1995 के सरकारी आदेश की जानकारी न होने के कारण 50% प्रीमियम का उपबंध शामिल न कर सीएचपीटी ने गलती की है, जिसका इस परिप्रेक्ष्य में कोई खास परिणाम नहीं होगा। सीएचपीटी की यह टिप्पणी कि इन वृद्धियों को (जून/जुलाई, 1998 से प्रभावी) पूर्वव्यापी प्रभाव से लागू किया जाए, क्योंकि यह सरकार द्वारा अनुमोदित है, इस कारण से स्वीकार्य नहीं है कि निविदा की शर्तों (इस मामले में, करारों की शर्तों) को निविदा के किसी भी एक पक्ष द्वारा निरस्त अथवा संशोधित (और, यह भी पूर्वव्यापी प्रभाव से) नहीं किया जा सकता। इस विषय में ऐध सरकारी आदेश के मौजूद होते हुए भी यह प्रचलित दरों के मान के संबंध में निविदा (अर्थात् करार) में विनिर्दिष्ट विशेष शर्त का अधिक्रमण नहीं कर सकता। दूसरे शब्दों में, इस मामले में, सीएचपीटी इस करार में विशेष रूप से विनिर्दिष्ट व्यवस्था के विपरीत प्रीमियम दर की वृद्धि को (पूर्वव्यापी प्रभाव अथवा भावी-प्रभाव से) उचित ढंग से लागू नहीं कर सकता।
- (iii) मै0 एसीटी इंडिया ने संयुक्त सुनवाई में तर्क टिया कि बर्थ आरक्षण योजना युक्तिसंगत नहीं होगी, क्योंकि उसके मामले से संबंधित निविदा दस्तावेजों में इस योजना का कहीं उल्लेख नहीं किया गया था। यह तर्क तब स्वीकार किया जा सकता था जबकि उन्होंने बाद में ऐसा कोई करार नहीं किया होता, जिसमें विशेष रूप से बर्थ आरक्षण योजना का उल्लेख किया गया था। ऐसा करने पर अब उन्हें बर्थ आरक्षण योजना से नहीं बच सकते। उन्हें अब इस करार से बाध्य होना पड़ेगा। ऐसा न करने से जो अन्य पक्ष जो निविदा प्राप्त नहीं कर पाए वे निविदा दस्तावेजों में उल्लिखित व्यवस्थाओं में (आरोपित) परिवर्तन करने के बारे में शिकायत कर सकते हैं। चूंकि बर्थ आरक्षण योजना का आगामी संदर्भ केवल भुगतानों पर ही नहीं, अपितु प्रमाणित निष्पादन पर भी समान रूप से विचार-लिमिट करने और पूर्व अधिसूचित नियामों और शर्तों में कोई कमी नहीं करने पर आधारित अपरियोगी दीर्घकालिक व्यवस्था लागू करने के लिए आएगा, इसलिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से इस मुद्दे का संश्लान नहीं लेना चाहता।
- (iv) मै0 एसीटी इंडिया ने अभ्यावेदन किया है कि उनके द्वारा सीएचपीटी के पास जमा किए गए 'अग्रिम भुगतानों' से समायोजित करके पहले से ही लागू कर दी गई है। उपर्युक्त विधिक स्थिति के आलोक में यदि सचमुच ऐसा होता है तो सीएचपीटी को अपने द्वारा किए गए ऐसे समायोजनों की राशि को वापस करना होगा। और पोतवणिकों के साथ निष्पक्षता बरतने के लिए, याचिकाकर्ता (मै0 एसीटी इंडिया) उन्हें इसका लाभ देगा, बशर्ते इससे पहले यह (अतिरिक्त) बोझ उनपर भाला गया हो, जैसा कि एमसीसीआई ने संयुक्त सुनवाई में दावा किया था।
- (v) याचिकाकर्ता ने पारगमन शेडों और उसके बैंक-अप क्षेत्रों के लिए दरों के मान में अधिसूचित दरों से आधेक लाइसेंस शुल्क के बारे में भी अभ्यावेदन किया है। हालांकि यह दावा तथ्यात्मक दृष्टि से सही है, सीएचपीटी ने यह कहते हुए स्पष्ट किया है कि यह करार में विनिर्दिष्ट दरों का सर्वथा अनुसरण कर रहा है। करार में निहित अंतर्विरोध के कारण एचसीसी द्वारा संयुक्त

सुनवाई में दिए गए सुझाय के अनुसार, इस मामले में अनुच्छेद-III के खंड (ज) (लाइसेंस और 'प्राधिकरण') में दिए गए इस कथन के कारण आंति उत्पन्न हो गई है कि पारगमन शेड और इसका बैक-अप क्षेत्र "लाइसेंसधारी को अपने भिन्नत कार्गो के भंडारण और प्रहस्तन के लिए दरों के मान के अनुसार लागू लाइसेंस शुल्क पर प्रदान किया जाएगा।" यह सामान्य खंड (ज) खंड (ठ) का परस्पर-विरोधी है, जो पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क' के लिए विशिष्ट खंड है, जिसमें कहा गया है कि "लाइसेंस शुल्क ----- अनुसूची-। में संलग्न है, जिसका भुगतान लाइसेंसधारी द्वारा किया जाएगा और यह शुल्क ----- वर्ध के लिए प्रत्येक वर्ष शुरू होने से पूर्व अंग्रिम रूप में देय होगा।" विधिक स्थिति यह होगी कि इस मामले में लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारी दोनों विशिष्ट करार में शामिल निविदा की शर्तों से बंधे होंगे। प्रभावित फ़क्त वर्ध आरक्षण योजना के मामले में यह चुनाव नहीं कर सकता कि चुनाव नहीं कर सकता, जहाँ उसे ठीक लगे वहाँ इस नियम का अनुसरण करे और जहाँ उसे ठीक न लगे वहाँ दरों के मान का अनुसरण करे। करारों के उपबंधों को लागू करना दोनों मुद्दों के मामले में संगत होगा। जब यह सच है कि करार के अनुच्छेद-III में सामान्य खंड (ज) (परिहार्य) आंति उत्पन्न करता है तो 'पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र' से संबंधित विशिष्ट खंड (ठ) को अस्यावेदन प्रभाव के रूप में देखना होगा। ऐसी स्थिति में, अस्यावेदन का इस संबंध में कोई महत्व नहीं है।

(vi) संयुक्त सुनवाई में, आंबंटित भूमि के वर्गीकरण में त्रुटि का संदर्भ दिया गया था; कार्गो भंडारण के लिए आंबंटित भूमि को कार्यालय स्थान के लिए भूमि के रूप में भाना लिया गया है। यह स्पष्ट रूप से तथ्यात्मक मामला है और किसी न्यायनिर्णयन के लिए कोई मुद्दा नहीं है। तदनुसार यह प्राधिकरण सीएचपीटी को तथ्यों के (अंतिम) निर्धारण के लिए क्षेत्र का निरीक्षण करने का सुझाव देता है।

(vii) याचिकाकर्ता ने उस खंड को लागू करने का अनुरोध किया है जिसमें याणिजिक हितों के पूर्णतः प्रभावित होने पर संयुक्त वर्ध करके शर्तों का पुनः समायोजन करने का प्रावधान किया गया है। उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, इस प्रस्ताव का पूर्णतः अनुसरण करना आवश्यक नहीं होगा।

(viii) हालांकि बंगाल टाइगर लाइन्स का मामला इन कार्यवाहियों के विवादस्पद घटकों में से नहीं है, फिर भी वर्ध आरक्षण योजना के अंतर्गत उनके करार में इसका भी संदर्भ दिया गया था, और उनके संदर्भ में, सुझाव दिया गया कि पत्तन जिस प्रकार कम निष्पादन के लिए 'शास्त्रियों' लगाता है वैसे ही बेहतर निष्पादन के लिए उसे 'मात्रा छूट' अवश्य देनी चाहिए। चूंकि वर्ध आरक्षण योजना के सभी व्योरों की इन कार्यवाहियों में जॉन नहीं की जानी होती है, इसलिए यह प्राधिकरण इन व्योरों की जॉन नहीं करेगा। ऐसा तभी हो सकता है जब यह प्राधिकरण वर्ध आरक्षण योजना/वर्ध आरक्षण प्रभार को स्वतंत्र विचार-विमर्श के लिए लेने का निर्णय करे। परंतु उल्लेखनीय है कि इस मामले में 18 जून, 2001 को हुई संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी ने इस सुझाय पर सकारात्मक प्रत्युत्तर देते हुए कहा कि इस प्रोत्साहन को शुरू करने के लिए वर्ध आरक्षण योजना की समीक्षा की जा सकती है। इसलिए, कुछ समय के लिए यह निर्णय लिया गया है कि यह लाइनों पर छोड़ दिया जाए कि वे इस मुद्दे पर सीएचपीटी के साथ आगे की बातचीत करें।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है:-

- वर्ध आरक्षण प्रभारों में यूद्धि के बारे में मैO एसीटी इंडिया का अस्यावेदन स्वीकार कर लिया गया और सीएचपीटी से याचिकाकर्ता को राशि की उपर्युक्त वापसी करने के लिए कहा गया है।
- 'पारगमन शेड और इसके बैक-अप क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क' के अत्यधिक प्रभार के बारे में मैO एसीटी इंडिया का अस्यावेदन अस्वीकार किया जाता है।
- आंबंटित भूमि के वर्गीकरण के बारे में विचाद के (अंतिम) समाधान के लिए सीएचपीटी को सुझाय दिया जाता है कि वह भंडारण क्षेत्र का निरीक्षण करे।
- सीएचपीटी को सुझाव दिया जाता है कि यह करार के अनुच्छेद-III के अंतर्गत खंड (ज) में उपर्युक्त संशोधन करके पूर्योक्त खंड (ठ) में प्रतीयमान विरोध (आंति) को दूर करे ताकि भविष्य में इस विधित्र स्थिति का सामना न करना पड़े।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/143/2001/असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th September, 2001

No. TAMP/20/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation of M/s. A C T India relating to licensing of JD-V berth at the Chennai Port Trust as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No.TAMP/20/2001-CHPT

M/s. A C T India

- - -

Applicant

Vs

The Chennai Port Trust (CHPT)

- - -

Respondent**ORDER**

(Passed on this 30th day of August 2001)

This case relates to a representation made by M/s. A C T India about certain issues relating to an agreement entered into between them and the Chennai Port Trust (CHPT) for licensing of JD V berth along with transit shed and its back up area for a period of 20 years from 4 June 1998.

2. In their representation, M/s. A C T India have given the following points:
 - (i). As per the agreement, in addition to the berth hire charges, the licensee shall pay berth reservation charges equivalent to one day average berth hire charges or 25% of the berth hire charges of the vessel's stay in berth, whichever is higher.
 - (ii). This fee is payable in advance before commencement of each year.
 - (iii). During the first year of operation, the CHPT advised them to remit 25% of the berth hire charges as Berth Reservation Scheme charges. However, during the second and third year of operation, the CHPT, citing a communication from the Ministry of Surface Transport (MOST), advised them to remit 50% of the berth hire charges as Berth Reservation charges contrary to the agreement conditions.
 - (iv). The TAMP vide its order dated 22 March 2000 stated that berth reservation charges will be levied only at 25% of berth hire charges notwithstanding the communication from the MOST.
 - (v). The TAMP is requested to pass necessary intermediate order to the CHPT for retaining the berth reservation charges at 25% of the berth hire charges.
 - (vi). The TAMP may also take up the issue whether such berth reservation charges are applicable for berths licensed through a tendering process. The tender document does not envisage payment of berth reservation charges. It sought only a throughput commitment and payment of licence fee. The TAMP Order is required on the larger question of paying the berth reservation charges itself.
 - (vii). As per the terms of the agreement, the entire transit shed excluding the first floor on both sides of JD V sheds and its back up area attached to JD V shed berth as detailed in schedule-I of the contract shall be provided to the licensee for storage and handling of their cargo at the licence fee chargeable as per Scale of Rates.

- (viii). For the area adjoining JD V berth with AC sheet roofing rental more than the rates specified in the Scale of Rates is levied as given below:

S. No.	Location	Area in sq. mtr.	Rental charges	
			As per the agreement	As per the Scale of Rates
1.	Shed area with AC sheet roofing	3941	Rs.60/-	Rs.30/-
2.	Platform with AC sheet roof	701	Rs.30/-	Rs.20/-

- (ix). Despite our various requests, this overcharging has not been rectified so far. We have been advised by the CHPT to remit the storage charges for the second and third year of operation on the above basis.
- (x). The agreements provide that (Article III, Clause I, page 12 of the agreement dated 26 February 1998) as and when Scale of Rates is revised once in three years the same will apply for the area licensed to us.
- (xi). While we agree for a 100% increase in the lease rental over the (then) existing rates as per the TAMP Order dated 22 March 2000 notified in the Gazette of India on 10 April 2000, we request the TAMP to pass necessary order to the CHPT and revise the base for lease rental as per the Scale of Rates and refund the excess money collected from us.

3. A copy of the representation of M/s. A C T India was sent to the CHPT and all concerned representative bodies of port users for comments. The comments received are summarised below:

Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)

- (i). The berth reservation charges being levied by the CHPT are in consonance of the agreement between the parties and so long as the terms of this agreement are fulfilled, the Applicant is committed to pay what is being contracted.
- (ii). The Applicant has in fact been passing on the cost of the additional charges incurred towards berth reservations to his customers.
- (iii). With the imminent operation of the Ennore Port, a very substantial amount of the cargo presently being handled in the JD of Chennai Port comprising of thermal coal destined for the TNEB will get shifted to the new port. While the concerns of the Applicant as a result of this development are understandable, it is our view that he can market for replacement cargoes to offset this loss and thereby maintain the revenue levels at the licensed berth.
- (iv). With regard to the storage areas, our position is that the rates being charged by the CHPT are in fact in accordance with the agreement signed between the two parties. Hence should be viewed accordingly.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). After commissioning of Ennore Port, the CHPT will lose major bulk cargo like coal etc. Eventhough at the time of calling for tender for Licensing of JD V berth, it has been specifically mentioned that coal will be diverted to Ennore Port. Considering the present circumstances, various concessions in rates for attracting cargo other than coal from the neighbouring port need to be offered.
- (ii). At this juncture, it is not advisable to increase the berth reservation charges to 50%. We fully endorse the rates fixed by the TAMP to levy berth reservation charges only at 25% and it is very reasonable.

- (iii). As regarding storage charges, the ACT India has agreed for 100% increase in the lease rental from the existing Scale of Rates as per the TAMP Order notified on 10 April 2000.
- (iv). Similar agreement has been entered with another party for JD I berth and the decision taken by TAMP is to be implemented for them also.

The Chennai Custom House Agents' Association (CCHAA)

- (i). On the day of entering of the agreement – the 26th day of February 1998, - the Scale of Rates prescribing the rental charges was Rs.30/- per sq. mtr.
- (ii). Aware of the fact that the rental charges per sq. mtr. was Rs.30/- the Licensee has entered into an agreement for a rental of Rs.60/- per sq. mtr. M/s. A C T India should have at the time of entering the agreement pointed out discrepancy between the Scale of Rates and the rate applied to them.
- (iii). Instead after entering the agreement, and after the lapse of more than a year the Licensee has written to the Port on 24 February 1999 referring to the Scale of Rates of the CHPT.
- (iv). The present request is to waive the charges on a retrospective basis. Assuming the charges are waived and on a retrospective basis, such benefit must be passed on to the end User. As otherwise, it will become an unjust enrichment to the Licensee.
- (v). If the TAMP decides to waive the charges on a retrospective basis, suitable provision must be incorporated to ensure that the benefit is passed on to the end User.

Hindustan Chamber of Commerce (HCC)

- (i). The agreement is not drafted in a systematic manner. There are many repetitive Clauses.
- (ii). The notice inviting tenders does not talk about any berth reservation charges. It mentioned only about the licence fee, which is covered under the agreement.
- (iii). It is not understood how the berth reservation fee find a place in the agreement while the same was not a part of the tender conditions.
- (iv). It is seen from the agreement that the licensee has agreed to pay additional berth reservation charges of 25%. When the agreement is in force how the same can be increased to anything beyond 25%.
- (v). Article-III (H) of the licence agreement very clearly indicates that the licence agreement applicable as per the Scale of Rates shall be collected for the storage area. If the port is collecting more than the rates prescribed and as stated in the agreement, it is to be amended and the charges to be collected can only be as per the agreement.

4. The CHPT has intimated that the CHPT will not attend the joint hearing on licensing of JD I and JD V berth at the CHPT scheduled to be held on 9 May 2001 for the following reasons:

- (i). The berth reservation charges has been increased from 25% to 50% as per Government directions conveyed vide its letter No. PT-11033/7/95-PT dated 1 April 1999.

3027 GI/2001 ~2

The Government vide its letter dated 15 February 2001 have clarified that the berth reservation charges required to be collected at the rate of 50% only with effect from 8 March 95 and the instruction were issued with the approval of the competent authority and at that time the TAMP was not even constituted. The TAMP has no authority to quash the order of the Government.

- (ii). The licence fee for storage area has been fixed as per the Government guidelines and also in terms of Section 49(3) of Major Port Trusts Act, 1963.
- (iii). The licensing of JD I and JD V berth of the CHPT was done by an Agreement and the licensees – M/s. A C T India, and M/s. T. Arumalidurai & Co., had signed the agreement after going through it thoroughly. The parties to the Agreement should have raised the objection before signing of the Agreement. The Agreement holds good in all respects both for berth reservation charges and storage charges according to various clauses, articles and interpretations in the Agreement.

5. A copy each of the comments received from the above representative bodies of the port users was sent to the CHPT and M/s. A C T India as feed back information.

6. In view of the fact that the issues involve are exactly the same, this case and the case relating to the representation submitted by M/s. T. Arumalidurai & Co., are bracketed and taken up together and a joint hearing was held at the CHPT premises on 9 May 2001. The CHPT has also participated in the joint hearing. At the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. A C T India

- (i). As regards Berth Reservation Charge (BRC) is concerned, the CHPT should go by the Agreement. They can not charge 50% in place of 25% and, retrospectively at that.
- (ii). If the BRC is revised, we can then be required to pay.
- (iii). A larger issue involved is that the notice inviting tender did not refer to BRC. The Agreement can not go against the Tender Notice.
- (iv). The TAMP can fix BRC. Earlier Government orders can not restrict TAMP's authority.
- (v). There is an error in classifying the land allotted to us. We use it for storage and not for office accommodation. The CHPT must revise the rate with reference to the notified rates.
- (vi). There is no scope for retrospective revision. The increase from 25% to 50% casts a huge financial burden. Had we known about 50% of increase, we might not have come.
- (vii). There is a specific provision about BRC in the Agreement. There is no clause about revision of BRC other than through TAMP Order.
- (viii). Tender Notice says, everything is to be according to Scale of Rates. How the CHPT say today that some special rate was applied?

M/s. Arumalidurai & Company

- (i). We agree totally with the A C T India.

- (ii). We do not come under any particular Berth Reservation Scheme. Any Steamer Agents can pay 25% to get a berth reserved. We are a 20 year licensee. We can not be equated with any Steamer Agents.
- (iii). There is a clause in the Agreement which says, if commercial interests are crucially affected, both parties can jointly discuss to readjust the terms. We want this facility.
- (iv). We also have the same problem about classification of the lands. Please clarify and resolve the dispute.

The Chennai Port Trust (CHPT)

- (i). There is specific provision in the BRC Agreement. That issue cannot be reopened.
- (ii). There is also a provision in the Agreement about increasing the 25% BRC. We have already sent a proposal to the TAMP.
- (iii). Government order issued in the year 1995 about raising BRC to 50% was not received by us. We acted in 1999 when we received a reminder. We have now retrospectively applied it with reference to the Government directive although TAMP had come into being then.
- (iv). Rate for land allotment varies with each Agreement. There is no application of any notified rate commonly for all cases.
- (v). This is a deliberate separate arrangement. They signed the Agreement. One year later, they are objecting. It shall not be allowed.
- (vi). There is a BR Scheme for short periods for any Shipping Agents. M/s. A CT India / M/s. T. Arumai Durai have been given the BR facility for much longer periods. The two can not be equated.

Tamil Chamber of Commerce (TCC)

- (i). These are more of legal issues. TAMP may decide.
- (ii). These Agreements are meant for fuller, proper utilisation of berths. Sudden increases like this do not promote such an arrangement. Otherwise, there will be arbitration leading to further complication.

7. Earlier today, this Authority has passed an Order in the matter relating to the petition filed by the CHPT for a review of this Authority's Order dated 22 March 2000 with respect to the observations made therein about Berth Reservation Charge. In that case, it has already been decided for stated reasons to modify the earlier observation (made in the Order dated 22 March 2000) about berth reservation charge remaining static at 25% of the applicable berth hire and allow it to be increased to 50% as ordered by the (then) Ministry of Surface Transport. That being so, the CHPT's arguments about this Authority's competence to decide on Berth Reservation Charges, etc., are not considered again as a part of this case.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). M/s. ACT India have been given a 20-year Agreement (with effect from 4 June 1998) under the Berth Reservation Scheme.
- (ii). The specific Agreement has incorporated a provision for payment only of a 25% premium. That the CHPT erred in not incorporating a provision of a 50%

premium because of being unaware of the Government Order dated 8 March 1995 cannot be of much consequence in this context. The CHPT argument that it has to apply enhancements retrospectively (with effect from June/July 1998) because it has been approved by the Government is not acceptable for the reason that conditions of contract (in this case, the Agreements) cannot be revoked or altered (and, retrospectively at that) by any one party to the contract. Notwithstanding the existence of a valid Government Order on the subject, it cannot supersede a specific condition stipulated in the contract (i.e., the Agreement) in accordance with the prevailing Scale of Rates. In other words, in this case, the CHPT cannot justifiably enforce (either retrospectively, or, even, prospectively) enhancement of the premium rate contrary to the arrangement specifically stipulated in the Agreement.

- (iii). M/s. ACT India argued at the joint hearing that the Berth Reservation Scheme would not be relevant since the tender documents relating to their cases did not refer to the Berth Reservation Scheme at all. This argument would have been acceptable had they not executed subsequently Agreements that cite the Berth Reservation Scheme in particular. Having done that, they will now be estopped from avoiding the Berth Reservation Scheme. They will have to be found to be bound by it. If at all, it is only the others who failed to win the contracts that can complain about (alleged) deviations from arrangements envisaged in the tender documents. Since the subsequent references to the Berth Reservation Scheme amount only to introduction of a steady long-term arrangement based on considerations not only of payments but equally of sustained performance and not of any dilution of the terms and conditions notified earlier, this Authority will not also like to take *suo motu* cognizance of this issue.
- (iv). M/s. ACT India have represented that the enhanced rate has already been enforced by adjustment from the 'advance payments' deposited by them with the CHPT. If this has indeed happened, in the light of the legal position discussed above, the CHPT will have to refund the adjustments so made by it. And, in fairness to the shippers, the petitioner (M/s. A C T India) shall pass on this benefit to them if the incidence of this (additional) burden had earlier been shifted to them as claimed at the joint hearing by the MCCI.
- (v). The petitioner had also represented about the License Fee for the transit sheds and their back-up areas being far in excess of the rates notified in the Scale of Rates. While this claim is factually correct, the CHPT has explained it away by saying that it is only strictly following the rates specified in the Agreement. The confusion has arisen, as suggested by the HCC at the joint hearing, due to inherent contradictions in the Agreement, in this case by a statement in Clause (h) of Article-III ('License and Authority') which stipulates that the transit shed and its back-up area "shall be provided to Licensee for Storage and handling of their cargo mix, at the License Fee applicable as per the Scale of Rates". This general clause (h) is contradicted by Clause (l) which is a specific clause for 'license fee for transit shed and its back-up area' which states that "the license fee . . . is enclosed in Schedule-I which shall be paid by the Licensee and such fee is payable in advance before commencement of each year for . . . Berth". The legal position will be that both the Lessor and the Licensee in this case will be bound by the conditions of contract contained in the specific Agreement. The affected party cannot choose to follow this dictum only in respect of the Berth Reservation Scheme where it suits them to do so and choose to go under the Scale of Rates where it does not suit them. Application of the provisions of the Agreements will have to be consistent in respect of both the issues. While it is true that the general Clause (h) in Article-III of the Agreement has caused (avoidable) confusion, the specific Clause (l) relating to 'license fee for transit shed and its back-up area' will have to be found to have an over-riding impact. That being so, there is no substance in the representation in this regard.

- (vi). At the joint hearing, a reference was made to an error in the classification of the land allotted; the land allotted for cargo storage has been treated as land for office accommodation. This is a plain factual matter not involving any issue for adjudication. This Authority accordingly advises the CHPT to get the area inspected for a (final) settlement of facts.
- (vii). The petitioner has sought to invoke the clause that provides for re-adjustment of terms based on a joint discussion where commercial interests are crucially affected. In the light of the analysis given above, it will not be necessary to pursue this proposition at all.
- (viii). Although the case of the Bengal Tiger Lines is not one of the contentious components of these proceedings, reference has also been made to their Agreement under the Berth Reservation Scheme; and, in their context, a suggestion has been made that the Port must give 'volume discounts' for better performance just as it imposed 'penalties' for under-performance. Since the Berth Reservation Scheme in all its details is not under scrutiny in these proceedings, this Authority does not go into these details. That can happen as and when this Authority decided to take up the Berth Reservation Scheme / berth reservation charge for substantive consideration. But, significantly, at the joint hearing in this case on 18 June 2001, the CHPT responded positively to this suggestion to say that there can be a review of the Berth Reservation Scheme to introduce this incentive. For the time being, therefore, it is decided that this issue may be left for the Lines to take up this thread towards further negotiations with the CHPT.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides the following:

- (i). The representation of M/s. ACT India against enhancement of the berth reservation charge was accepted; and, the CHPT is required to make appropriate refunds to the petitioner.
- (ii). The representation of M/s. A C T India about excessive charge of 'licence fee for transit shed and its back-up area' is rejected.
- (iii). The CHPT is advised to get the storage area inspected for a (final) settlement of the dispute about classification of the land allotted.
- (iv). The CHPT is also advised to make appropriate amendments to Clause (h) under Article-III of the Agreement form so as to eliminate the apparent antithesis to Clause (1) *ibid* so that such cases in future do not encounter this anomalous situation.

S. SATHYAM, Chairman
[No. ADVT/143/2001/Exty.]

